

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 27 settembre al 3 ottobre 2001)

### INDICE

BERGAMO: sui canoni concessori da applicare nei porti italiani (4-00173) (risp. SOSPURI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i> )	Pag. 71	GUASTI, GRILLO: sul mancato ricevimento di una delegazione della città di Codru in visita nel comune di Moconesi (Genova) (4-00237) (risp. ANTONIONE, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> )	Pag. 81
BONAVITA: sull'entrata in vigore del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari (4-00101) (risp. CASTELLI, <i>ministro della giustizia</i> )	73	LIGUORI: sulla stazione ferroviaria Pisciotta-Palinuro (4-00045) (risp. SOSPURI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i> )	85
sull'entrata in vigore del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari (4-00145) (risp. CASTELLI, <i>ministro della giustizia</i> )	73	MALENTACCHI, MALABARBA: sulla realizzazione della Strada dei Marmi a Carrara (4-00029) (risp. D'ALÌ, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i> )	86
BRUNALE: sull'entrata in vigore del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari (4-00102) (risp. CASTELLI, <i>ministro della giustizia</i> )	74	MARTONE: sull'incidente occorso il 28 giugno 2001 fra un motopesca italiano ed un peschereccio maltese (4-00307) (risp. ANTONIONE, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> )	88
CADDEO: sul ripristino del treno Cagliari-Oristano (4-00123) (risp. SOSPURI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i> )	76	MENARDI ed altri: sulla metropolitana di Roma (4-00208) (risp. SOSPURI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i> )	90
CREMA: sull'attribuzione della concessione ministeriale della sala Bingo di Marghera (4-00240) (risp. TREMONTI, <i>ministro dell'economia e delle finanze</i> )	77	SALERNO, COLLINO: sull'entrata in vigore del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari (4-00103) (risp. CASTELLI, <i>ministro della giustizia</i> )	75
DE PETRIS: sulla presenza di soia geneticamente modificata in un latte per l'infanzia (4-00115) (risp. SIRCHIA, <i>ministro della salute</i> )	79	TREMATERRA: sull'istituzione di un'Agenzia delle entrate ad Acri (4-00315) (risp. TREMONTI, <i>ministro dell'economia e delle finanze</i> )	93
FASOLINO: sui bandi di gara per l'appalto del trasporto marittimo Napoli-Salerno (4-00319) (risp. SOSPURI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i> )	80		



BERGAMO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che la legge 84/94 in origine prevedeva all'art. 8 (Concessione di aree e banchine), comma 1: «Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto»;

che con la legge 23 dicembre 1996, n. 647 art. 2, comma 17, il comma 1 della legge 84/94 è stato così integrato: «a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario»;

che con la legge 7 dicembre 1999, n. 472, art. 19, commi 1 e 2, il comma 1 della legge originaria è stato così integrato:

«b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare;

1.bis – Sono fatti salvi fino alla scadenza del titolo concessionario i canoni stabiliti dalle Autorità Portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1»;

che le modificazioni ed integrazioni apportate nel tempo alla legge n. 84/94, promulgata dal primo Governo Berlusconi, hanno avuto lo scopo di snaturare lo spirito e la lettera della legge originale per adattarla a spinte ed interessi particolari portati avanti dai porti più influenti come Genova e Venezia;

che in merito ai canoni la gestione di tutti i porti è stata improntata ad un atteggiamento libero per cui si assiste ora a situazioni che differenziano i canoni concessori anche di otto volte fra porti e terminal concorrenti, creando artificiosamente una concorrenza sleale e strumentale, quando non è compromissoria, a causa della difesa di interessi e privilegi consolidati. A volte si creano anche situazioni di arricchimento improprio da parte delle Autorità Portuali che, trovandosi le casse piene, sono portate a spendere senza eccessiva oculatezza risorse che potrebbero essere ben più produttivamente utilizzate e mirate dagli stessi terminalisti per investimenti con lo scopo di sviluppare le tecniche operative ed i traffici e di conseguenza l'occupazione,

l'interrogante chiede di sapere quali atti abbia intrapreso o intenda intraprendere il Ministro in indirizzo per determinare i criteri dei canoni concessori da applicare nei porti italiani così come previsto da sette anni dalla n. 84/94.

(4-00173)

(18 luglio 2001)

RISPOSTA. – L'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, disciplinante la concessione di aree e banchine comprese nell'ambito portuale, prevede espressamente che i relativi canoni siano commisurati anche in relazione all'entità dei traffici e che le concessioni vengano affidate sulla base di idonee forme di pubblicità stabilite dal Ministero dei trasporti e della navigazione, oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La formulazione iniziale della legge non poneva limitazioni, salvo il rispetto di un importo minimo che doveva essere fissato con il regolamento ministeriale previsto dallo stesso articolo 18, alla determinazione dei suddetti canoni, la cui misura, secondo la volontà del legislatore, era rimessa alle regole del libero mercato di concorrenza.

Le modifiche apportate al citato articolo 18 dalle successive leggi n. 647 del 23 dicembre 1996 e n. 472 del 7 dicembre 1999, che non hanno riguardato il punto *a*) del comma 1, hanno introdotto solo variazioni di dettaglio relative alle aree oggetto di concessione (estensione agli specchi acquei esterni alle difese foranee) ed al collegamento tra i limiti minimi dei canoni ed alcuni parametri (durata della concessione, investimenti privati, valore delle aree e degli impianti) senza intaccare lo spirito della legge.

Pertanto, l'unico limite previsto dalla legge n. 84 del 1994 in materia di canoni demaniali è rimasto, fin dal testo originario, quello dell'importo minimo degli stessi che deve essere fissato con il ricordato provvedimento ministeriale previsto dall'articolo 18.

L'*iter* di tale provvedimento, di natura regolamentare, è stato particolarmente complesso.

Infatti, dopo le modifiche introdotte dalla legge n. 472 del 1999, è stato elaborato un testo sul quale, il 12 febbraio 2001, si è espresso favorevolmente il Consiglio di Stato - Sezione consultiva per gli atti normativi.

Successivamente, sono intervenute modifiche in alcune normative di riferimento che comportano la necessaria ed ulteriore revisione del testo; in particolare, sono state delegate alle regioni, a decorrere dal 1° gennaio 2002, le funzioni in materia di amministrazione del demanio marittimo nei porti di interesse regionale ed interregionale ed è stato soppresso il Foglio annunci legali della provincia, previsto come una delle forme di pubblicità delle istanze di concessione demaniale.

È intenzione del Governo accelerare, per quanto possibile, l'iter approvativo del provvedimento in parola, alla luce delle citate recenti modifiche normative.

*Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*

SOSPIRI

(18 settembre 2001)

BONAVITA. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* – Premesso che:

in base a quanto stabilito dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 dicembre 2000, a partire dal 1° luglio 2001 le marche per atti giudiziari saranno sostituite dal contributo unificato per le spese degli atti giudiziari;

molti rivenditori di generi di monopolio realizzano una parte consistente del loro volume d'affari, in alcuni casi parliamo di più del 50 per cento con punte del 60 per cento, proprio grazie alla vendita di tali marche e che con l'introduzione del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari subiranno un grave danno economico;

in virtù di tali considerazioni, al fine di non penalizzare eccessivamente la suddetta categoria, l'articolo 56, comma 2, della legge n. 342 del 2000, stabilisce che tale contributo, introdotto con l'articolo 9 della legge n. 488 del 1999, potesse essere versato presso le tabaccherie;

considerato che a pochi giorni dall'avvio del nuovo sistema di riscossione i tabaccaia attendono notizie sulla possibilità di partire assieme agli altri soggetti individuati dal decreto del Presidente della Repubblica del 1° marzo 2001, n. 126;

considerato altresì che lo stesso decreto di attuazione sopra citato all'articolo 4 rimanda ad un successivo decreto ministeriale, ancora da emanarsi, l'individuazione delle regole tecniche di effettuazione del versamento con modalità telematiche e presso le rivendite di generi di monopolio,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuna una proroga del termine di entrata in vigore del contributo unificato così da garantire la contestuale partenza di tutti i soggetti individuati dall'Amministrazione Finanziaria per la riscossione di tale contributo secondo i più elementari principi della concorrenza leale.

(4-00101)

(4 luglio 2001)

BONAVITA. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* – Premesso che:

in base a quanto stabilito dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 dicembre 2000, a partire dal 1° luglio 2001 le marche per

atti giudiziari saranno sostituite dal contributo unificato per le spese degli atti giudiziari;

molti rivenditori di generi di monopolio realizzano una parte consistente del loro volume d'affari, in alcuni casi si parla di più del 50 per cento con punte del 60 per cento, proprio grazie alla vendita di tali marche e che con l'introduzione del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari subiranno un grave danno economico;

in virtù di tali considerazioni, al fine di non penalizzare eccessivamente la suddetta categoria, l'articolo 56, comma 2, della legge n. 342 del 2000 stabilisce che tale contributo, introdotto con l'articolo 9 della legge n. 488 del 1999, potesse essere versato presso le tabaccherie;

considerato che a pochi giorni dall'avvio del nuovo sistema di riscossione i tabaccai attendono notizie sulla possibilità di partire assieme agli altri soggetti individuati dal decreto del Presidente della Repubblica del 1° marzo 2001, n. 126;

considerato altresì che lo stesso decreto di attuazione sopra citato all'articolo 4 rimanda ad un successivo decreto ministeriale, ancora da emanarsi, l'individuazione delle regole tecniche di effettuazione del versamento con modalità telematiche e presso le rivendite di generi di monopolio,

si chiede di sapere se non ritenga opportuna una proroga del termine di entrata in vigore del contributo unificato così da garantire la contestuale partenza di tutti i soggetti individuati dall'Amministrazione Finanziaria per la riscossione di tale contributo secondo i più elementari principi della concorrenza leale.

(4-00145)

(5 luglio 2001)

**BRUNALE.** – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* – Premesso che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 dicembre 2000 è stato stabilito che a partire dal 1° luglio 2001 le marche per atti giudiziari saranno sostituite dal contributo unificato per le spese degli atti giudiziari previsto all'articolo 9 della legge n. 488 del 1999;

al fine di non penalizzare le rivendite di generi di monopolio, l'articolo 56, comma 2, della legge n. 342 del 2000 stabilisce che tale contributo possa essere versato presso le tabaccherie;

a pochi giorni dall'avvio del nuovo sistema di riscossione risulta all'interrogante che ancora non siano state fornite le necessarie informazioni e direttive tecniche ai titolari delle tabaccherie per poter iniziare a svolgere tale servizio;

tale ritardo discrimina e danneggia nei fatti uno dei soggetti individuati dall'Amministrazione Finanziaria per la riscossione del contributo,

si chiede di sapere quali iniziative urgenti i Ministri in indirizzo intendano assumere al fine di garantire la piena applicazione della legge con

particolare riferimento alla abilitazione dei soggetti individuati per la riscossione del contributo.

(4-00102)

(4 luglio 2001)

SALERNO, COLLINO. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* – Premesso:

che, in base a quanto stabilito dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 dicembre 2000, a partire dal 1° luglio 2001 le marche per atti giudiziari saranno sostituite dal contributo unificato per le spese degli atti giudiziari;

che in virtù di tali considerazioni, al fine di non penalizzare eccessivamente la categoria dei tabaccai, l'articolo 56, comma 2, della legge n. 342 del 2000 prevede che tale contributo, introdotto con l'articolo 9 della legge n. 488 del 1999, potesse essere versato presso le tabaccherie;

che a pochi giorni dall'avvio del nuovo sistema di riscossione i tabaccai attendono notizie sulla possibilità di partire insieme agli altri soggetti individuati dal decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 2001, n. 126;

che lo stesso decreto di attuazione sopra citato all'articolo 4 rimanda ad un decreto, ancora da emanarsi, del Ministero delle finanze di concerto con i Ministri della giustizia, del tesoro e del bilancio l'individuazione delle regole tecniche di effettuazione del versamento con modalità telematiche e presso le rivendite di generi di monopolio;

che molti rivenditori di generi di monopolio realizzano una parte consistente del loro volume d'affari, in alcuni casi si parla del più del 50 per cento con punte del 60 per cento, proprio grazie alla vendita di tali marche e che con l'introduzione del contributo unificato per le spese degli atti giudiziari potrebbero subire, qualora questo nuovo regime non fosse preceduto da una adeguata pianificazione, un danno economico,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuna e necessaria una proroga del termine di entrata in vigore del contributo unificato così da garantire la contestuale partenza di tutti i soggetti individuati dall'Amministrazione Finanziaria per la riscossione di tale contributo secondo i più elementari principi della concorrenza leale.

(4-00103)

(4 luglio 2001)

RISPOSTA. (\*) – In merito alla problematica sollevata dagli interroganti con gli atti di sindacato ispettivo indicati in oggetto, si rappresenta che con l'articolo 5 del decreto-legge 30 giugno 2001, n. 246, convertito dalla legge 4 agosto 2001, n. 330, il termine di entrata in vigore del contributo

---

(\*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle quattro interrogazioni sopra riportate.

unificato per le spese degli atti giudiziari è stato prorogato al 1° gennaio 2002.

*Il Ministro della giustizia*

CASTELLI

(1° ottobre 2001)

CADDEO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in Sardegna le Ferrovie dello Stato stanno provvedendo a ristrutturare i servizi;

nell'ambito di questa ristrutturazione hanno recentemente soppresso la corsa del treno che partiva da Cagliari verso Oristano alle ore 22.20 e che veniva utilizzato da molti pendolari che finiscono di lavorare alle ore 22;

si tratta di un'ulteriore riduzione dell'attività delle Ferrovie dello Stato, che sta impoverendo e dequalificando progressivamente il servizio, spingendo gli utenti ad abbandonare il trasporto ferroviario;

contro la decisione si è levata la protesta della gente comune e dei pendolari che, privi di qualsiasi alternativa, hanno raccolto centinaia di firme per richiedere il ripristino della corsa;

ad aggravare la situazione c'è il fatto che il servizio di tutti i mezzi pubblici, in partenza da Cagliari verso i centri abitati del Medio Campidano e dell'Oristanese, ha termine alle 21 ed il treno era l'unica possibilità di rientrare a casa per molti lavoratori;

a seguito delle proteste le Ferrovie dello Stato hanno allestito un servizio sostitutivo con un autobus, di cui però non è stata assicurata la durata nel tempo;

ci si trova di fronte all'aggravarsi dell'inefficienza dei servizi di trasporto pubblico che appesantisce i costi di trasporto privato e che congestiona alla fine il traffico nell'area metropolitana di Cagliari;

appare indispensabile sia ripristinare la corsa delle ore 22.20 tra Cagliari e Oristano, sia intervenire per riorganizzare radicalmente il sistema di trasporto pubblico locale gestito dalle Ferrovie dello Stato tra l'Oristanese, il Medio Campidano e la città di Cagliari coordinando il servizio ferroviario con quello dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, che gestisce il trasporto pubblico su gomma, per interconnetterli in modo da renderli più razionali ed efficienti,

si chiede di conoscere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere perché le Ferrovie dello Stato provvedano a ripristinare la corsa del treno che parte da Cagliari alle ore 22.20;

se non intenda sollecitare la Regione Autonoma della Sardegna in modo che si possa organizzare con le Ferrovie dello Stato e con l'ARST, l'Azienda regionale per il trasporto pubblico su gomma, una conferenza di

servizi per razionalizzare ed integrare i servizi dei due sistemi di trasporto per renderli più efficienti e più redditivi sul piano economico.

(4-00123)

(4 luglio 2001)

RISPOSTA. – La società Ferrovie dello Stato, in merito alla soppressione del treno regionale n. 12932, con orario di partenza da Cagliari alle ore 22,20, ha fatto conoscere che nell'attuale orario lo stesso treno ha assunto la denominazione di «Regionale 8916» con orario anticipato alle ore 21,55 per garantire il rientro serale.

Peraltro, la Divisione trasporto regionale di Trenitalia spa, per soddisfare le esigenze dell'utenza che aveva interessato le istituzioni locali per il ripristino del precedente orario, ha organizzato, in via sperimentale, un servizio sostitutivo con pullman con orario di partenza alle ore 22,20.

L'utilizzo di tale ultimo servizio è stato prorogato fino al 15 settembre, con un periodo di sospensione nelle due settimane centrali del mese di agosto.

*Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*

SOSPURI

(18 settembre 2001)

CREMA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Per conoscere:

se rispondano al vero le notizie stampa secondo le quali, per l'attribuzione della concessione ministeriale della sala Bingo di Marghera, sita in Piazza Mercato sarebbe stato riconosciuto un punteggio particolare, tale da favorirne la posizione in graduatoria, per la concomitante area, appartenente al giardino della scuola Grimani da destinare a parcheggio;

se effettivamente sussistano i presupposti per la realizzazione di detto parcheggio, atteso che l'istituto scolastico cui appartiene il giardino ha smentito tale ipotesi;

se non sia ritenuto prioritario, nella dotazione di linee di trasporto pubblico e zone di parcheggio, privilegiare la realizzazione di parcheggi scambiatori provvisti di bus navetta per le sale Bingo, piuttosto che sacrificare aree a verde pubblico, come sembrerebbe accadere in caso contrario.

(4-00240)

(25 luglio 2001)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde l'onorevole interrogante lamenta che «il giardino della scuola Grimani di Marghera (Venezia) è stato destinato a divenire parcheggio di una sala Bingo da realizzarsi nella vicina Piazza Mercato».

Come è noto, l'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato ha bandito un pubblico incanto per l'assegnazione di 800 concessioni per la gestione delle sale destinate al gioco Bingo. Di esse 420 vengono assegnate subito dopo l'espletamento della gara, con riferimento alla prevista ripartizione per provincia. Le ulteriori 380 concessioni verranno assegnate, gradualmente, ai soggetti rientranti nell'originaria graduatoria, entro due anni dall'avvio del gioco, qualora l'analisi su base territoriale del volume complessivo delle giocate faccia ritenere conveniente un ampliamento della rete.

Il bando di gara (regolata dalle norme del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157, e successive modificazioni) è stato inviato all'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, in data 22 novembre 2000, ed è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, parte seconda, foglio delle inserzioni, n. 278, del 28 novembre 2000.

Per la partecipazione alla gara sono stati presentati 1.348 progetti da parte di persone fisiche e società e, al fine di pervenire nel più breve tempo alla definizione della procedura concorsuale, la predetta amministrazione ha provveduto alla nomina di una commissione aggiudicatrice composta da specifiche professionalità (architetti, ingegneri, giuristi ed informatici), per l'approfondita disamina della complessa documentazione amministrativa e tecnica presentata a corredo delle istanze.

La commissione aggiudicatrice ha svolto il proprio lavoro secondo i criteri fissati nel bando e, nell'ambito delle proprie speciali competenze tecniche e professionali, ha proceduto a delineare, riguardo a ciascun'area di valutazione, una griglia di subcriteri al fine di determinare una valutazione quanto più possibile omogenea ed analitica delle singole proposte.

La graduatoria delle concessioni per la gestione del gioco Bingo formulata dalla commissione aggiudicatrice è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, serie generale, n. 163, del 16 luglio 2001 (decreto dell'11 luglio 2001).

Per quanto concerne, in particolare, la valutazione effettuata dalla commissione aggiudicatrice sul progetto tecnico presentato per la sala Bingo di che trattasi, risulta che, con riferimento al subcriterio «Parcheggi pubblici in prossimità della sala», sia stato assegnato un punteggio pari a 2 su scala da 0 a 5 punti ed, invero, è stata determinata una votazione, in relazione al subcriterio «Linee di trasporto pubblico», pari al massimo dei punti attribuibili.

Pertanto, l'amministrazione dei Monopoli ha precisato che dall'esame della scheda di valutazione compilata dalla suindicata commissione non si desume che, con riferimento alla dotazione di linee di trasporto e zone di parcheggio, sia stata privilegiata la realizzazione di parcheggi con il conseguente sacrificio di aree destinate a verde pubblico.

Ha precisato, inoltre, la medesima amministrazione che la società aggiudicataria della concessione per la sala in questione, risultata prima in graduatoria per provincia di appartenenza, ha conseguito un punteggio totale superiore di tre punti rispetto alla successiva aggiudicataria; pertanto,

i due punti in discussione, attribuiti per il parametro relativo al parcheggio, sono comunque tali da non inficiare il risultato della gara.

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

TREMONTI

(1° ottobre 2001)

DE PETRIS. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso che:

risulta attualmente in commercio presso le farmacie un alimento destinato alla primissima infanzia, appartenente alla categoria dei fatti speciali per l'alimentazione dei neonati, denominato «Alsoy», prodotto dall'azienda multinazionale Nestle';

nell'etichetta del prodotto compare la dicitura «proteine isolate di soia geneticamente modificata» a conferma di una formulazione contenente elementi sottoposti a manipolazione genetica;

l'azienda Nestle' risulta (dati 1998) la principale fornitrice in Italia di alimenti formulati per la primissima infanzia, con particolare riferimento ai prodotti sostitutivi del latte materno a base di soia;

l'uso alimentare di piante transgeniche destinato a soggetti che presentano la massima vulnerabilità a causa delle ridotte difese immunitarie può rappresentare una minaccia per la salute;

l'azienda suddetta ha già ritirato i prodotti per lattanti contenenti OGM da Belgio, Francia, Germania, Regno Unito e Lussemburgo;

il decreto del Presidente della Repubblica n. 128 del 1999 stabilisce (articolo 3) che gli alimenti per la prima infanzia non devono contenere prodotti geneticamente modificati;

ad ulteriore specificazione normativa in merito ai latti artificiali risulta in corso di revisione la legge n. 500 del 1994,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno disporre d'urgenza, in via precauzionale, il divieto di commercializzare latti artificiali destinati alla prima infanzia contenenti elementi geneticamente modificati, tenuto conto della particolare vulnerabilità dei potenziali consumatori;

se non si ritenga necessario incaricare le strutture territoriali adette al controllo degli alimenti di effettuare verifiche mirate in ordine alla effettiva composizione dei prodotti in commercio per l'alimentazione neonatale, al fine di assicurare che prodotti di così larga diffusione nell'infanzia non possano rappresentare un rischio per la salute.

(4-00115)

(4 luglio 2001)

RISPOSTA. – Il divieto di commercializzare latti artificiali per la prima infanzia contenenti ingredienti geneticamente modificati, in applicazione del principio di precauzione, sta per essere introdotto nell'ordinamento giuridico nazionale dal decreto ministeriale 31 maggio 2001 (emanato in

attuazione della direttiva n. 99/50/CE), che è al momento in corso di registrazione presso la Corte dei conti e che sarà successivamente pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Questo Ministero intende sottolineare che, proprio in occasione del recepimento della direttiva n. 99/50/CE, la quale ha modificato la direttiva n. 91/321/CEE sugli alimenti per lattanti e gli alimenti di proseguimento (senza peraltro contenere disposizioni per ingredienti geneticamente modificati), si è provveduto ad inserire nella normativa nazionale detto divieto, che risulta così vigente per tutti gli alimenti per la prima infanzia (sotto l'aspetto normativo sono tali i prodotti alimentari espressamente destinati ai lattanti e ai bambini nei primi tre anni di vita).

Infatti, tale divieto era già stato inserito per gli alimenti destinati allo svezzamento e per i cosiddetti *baby food*, in virtù del decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 1999, n. 128.

Per quanto concerne il controllo della effettiva composizione dei prodotti in commercio, si assicura che il Ministero della salute, in considerazione dell'importanza del problema in esame, si è già da tempo attivato, fornendo al riguardo specifiche indicazioni agli organi di vigilanza con la nota operativa trasmessa agli assessorati regionali alla sanità e agli Istituti zooprofilattici sperimentali in data 28 giugno 2000, avente appunto ad oggetto i criteri e le modalità di esecuzione dei controlli ufficiali per il campionamento degli alimenti destinati ai lattanti e ai bambini di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 1999, n. 128.

Si segnala, in particolare, che in tale occasione è stata evidenziata l'importanza di effettuare indagini, per una verifica della situazione, anche sulle formule artificiali per la prima infanzia contenenti soia, pur non ricadendo queste ultime nel campo di applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 128 del 1999, ma in quello del sopra citato decreto ministeriale 31 maggio 2001.

*Il Ministro della salute*

SIRCHIA

(1° ottobre 2001)

FASOLINO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e delle attività produttive.* – Premesso che:

la regione Campania nell'ambito del decreto legislativo n. 422 del 1997 ha predisposto una gara di appalto per attivare un servizio a carattere sperimentale di trasporto marittimo tra Pozzuoli-Napoli-Sorrento e una gara per il servizio tra Napoli-Salerno e il Cilento;

secondo indicazioni regionali detto servizio di trasporto marittimo, a carico della regione Campania, sarebbe dovuto partire il 27 luglio 2001 e, quindi, già con grave ritardo rispetto all'inizio della stagione turistica estiva;

il trasporto marittimo assume importanza strategica per il turismo estivo per cui ritardi ed omissioni ricadono negativamente sui bilanci delle

aziende e sulle aspettative di gradimento dei turisti visitatori con grave danno per l'economia e l'immagine della Regione Campania,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che solo il primo dei due bandi pari a lire 1.050.000.000 sia stato appaltato mentre il secondo, riguardante il golfo di Salerno, non sia stato aggiudicato per mancanza di offerte, con gravissimo danno dell'economia turistica della provincia di Salerno;

nel caso sia avvenuto quanto sopra detto, per quale motivo si sia potuto verificare un fatto del genere e se ci siano responsabilità da attribuire alla regione Campania i cui amministratori dovevano essere al corrente circa le difficoltà di aggiudicazione del bando per il golfo di Salerno e non si sono attivati tempestivamente;

quali iniziative si intenda adottare per ovviare al grave inconveniente lamentato.

(4-00319)

(3 agosto 2001)

RISPOSTA. – In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo indicato in oggetto si fa presente che l'iniziativa della regione Campania volta ad istituire i servizi marittimi tra Pozzuoli-Napoli-Sorrento e tra Napoli-Salerno e il Cilento, nell'ambito delle competenze assegnate alle regioni dal decreto legislativo 9 novembre 1997, n. 422, e dall'articolo 12 della legge 22 dicembre 1999, n. 522, è stata avviata dalla regione stessa con proprie risorse.

Nel sistema di riparto delle competenze tra Stato e regioni detti servizi sono integrativi e sussidiari a quelli sovvenzionati dallo Stato, svolti dalle società del gruppo Tirrenia fino al 31 dicembre 2008, ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del succitato decreto legislativo n. 422 del 1997.

Si evidenzia, infine, che relativamente a detti servizi integrativi e sussidiari, rimessi alle esclusive valutazioni e disponibilità delle regioni, lo Stato non ha potere di intervento o sostitutivo, proprio nel rispetto dei principi dell'autonomia locale.

*Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*

SOSPURI

(18 settembre 2001)

GUASTI, GRILLO. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che: il Comune di Moconesi (Genova) e il Comune di Codru (Repubblica di Moldavia) hanno iniziato i preliminari per sottoscrivere un patto di gemellaggio;

detta iniziativa nasce dal fatto che alla fine del 1800 alcune famiglie di Moconesi sono emigrate, in cerca di lavoro, in Moldavia e si sono stabilite nel Comune di Codru;

dopo la caduta del comunismo i discendenti di quelle famiglie si sono costituite in Associazione per riprendere i collegamenti con la madre patria e per sviluppare i rapporti tra Italia e Moldavia;

alcuni mesi fa una delegazione del Comune di Moconesi si è recata in Moldavia e ha incontrato le autorità locali e i rappresentanti dei cittadini moldavi di origine italiana;

in questi giorni era attesa a Moconesi una delegazione moldava, per la quale più di un mese fa sono cominciate le pratiche per i visti;

l'Ambasciata d'Italia a Budapest, nonostante fosse al corrente dell'iniziativa e avesse mandato un messaggio ufficiale complimentandosi, in queste settimane ha fatto di tutto per far saltare l'iniziativa;

sono state necessarie numerose telefonate da parte del Municipio di Codru e del Municipio della capitale Chisinau, che patrocinava l'iniziativa;

sono state necessarie anche numerose telefonate da parte del Comune di Moconesi, perché l'Ambasciata non si rendeva conto che si trattava di una delegazione ufficiale;

alla fine sono stati invitati a Budapest (da Chisinau, a 1000 chilometri di distanza) tutti i membri della delegazione nella serata di venerdì 6 luglio 2001;

da lunedì mattina, 9 luglio 2001, la delegazione si è presentata all'ambasciata, ma non è stata ricevuta ed è stata invitata a mettersi in fila con centinaia di altri moldavi che attendevano il visto per motivi diversi;

alle 14 non era ancora arrivato il loro turno e quindi il Sindaco e la delegazione sono stati invitati a ritornare il giorno dopo;

il giorno dopo, martedì 10, si è ripetuta la stessa cosa e dopo diverse ore di fila il Sindaco e la delegazione sono stati invitati a ritornare il giorno dopo;

il giorno dopo, 11 luglio, alle ore 14 finalmente veniva rilasciato il visto, ma il problema è ben lungi dall'essere risolto;

la validità del visto rilasciato nel pomeriggio del giorno 11 cominciava dal giorno 10 e terminava il 14, quando la delegazione doveva già essere di ritorno e fuori dello spazio Shengen;

appare evidente che, considerato il viaggio di andata e ritorno, la delegazione di Codru avrebbe potuto rimanere a Moconesi un solo giorno, mentre il Comune di Moconesi aveva previsto manifestazioni ufficiali, incontri e visite per quattro giorni;

a quel punto la delegazione moldava si è rifiutata, giustamente, di proseguire il viaggio e ha fatto ritorno a Codru;

questo fatto ha creato gravissimi problemi al Comune di Moconesi e al Comune di Codru ed ha contribuito a guastare i rapporti tra Italia e Moldova, in una situazione già di per sé delicata per la mancanza in Moldova di qualsiasi rappresentanza diplomatica italiana,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda approfondire quanto è successo, sollecitare spiegazioni dall'ambasciata di Budapest e

richiedere che venga inviata una lettera di scuse sia al Sindaco di Codru, sia al Sindaco di Moconesi.

(4-00237)

(25 luglio 2001)

RISPOSTA. – In generale si premette che, in conseguenza dell'istituzione del regime di visti tra l'Ungheria e la Moldavia, sono state esaminate diverse ipotesi allo scopo di facilitare il rilascio dei visti di ingresso in Italia per i cittadini moldavi.

Non essendo possibile per il momento l'istituzione di una rappresentanza diplomatico-consolare italiana a Moldova, è stato ritenuto opportuno, in attesa che le disponibilità di bilancio possano consentire una diversa soluzione, avviare le procedure per la nomina di un console onorario a Chisinau e, contemporaneamente, trasferire l'accreditamento per la Moldova alla nostra ambasciata a Bucarest a partire dal 1° ottobre 2001.

La raccolta dei documenti necessari al rilascio dei visti da parte del consolato onorario *in loco* e l'emissione degli stessi da parte della rappresentanza diplomatico-consolare italiana in Romania, paese che non prevede un regime di visti d'ingresso dalla Moldova, dovrebbero alleggerire in maniera sensibile l'*iter* che i cittadini moldavi devono intraprendere per ottenere l'autorizzazione di accesso al territorio italiano.

Il trasferimento dalla rappresentanza accreditata presso la Repubblica di Moldova da Budapest a Bucarest dovrebbe inoltre accordare ai cittadini moldavi di origine italiana un più agevole ed adeguato accesso alle informazioni pertinenti il riacquisto della cittadinanza italiana.

Per quanto riguarda in particolare il rilascio dei visti alla delegazione moldova, invitata dal sindaco di Moconesi (Genova), la ricostruzione dei fatti effettuata dall'ambasciata d'Italia a Budapest ha rilevato quanto segue.

Con lettera in data 6 luglio 2001 indirizzata all'ambasciata d'Italia in Budapest il sindaco di Moconesi invitava, in occasione della celebrazione del gemellaggio con il comune di Codru (Repubblica di Moldova), una delegazione moldova, precisando che le spese di soggiorno sarebbero state interamente a carico dell'amministrazione comunale.

A seguito di tale lettera, i componenti della delegazione venivano invitati da parte dei competenti servizi dell'ambasciata a presentarsi in tutta emergenza per la esibizione della documentazione relativa ed il conseguente avvio delle procedure per il rilascio dei visti. Il gruppo si è presentato in ambasciata in data 9 luglio 2001 e lo stesso giorno si è provveduto ad espletare le procedure che avrebbero consentito il rilascio dei visti l'11 luglio, grazie alla priorità assoluta accordata dalla sezione visti a tali richieste, al fine di consentire la partecipazione dei moldovi all'evento in programma. La necessità di accertamenti minimi richiesti dalla vigente normativa, la circostanza che alcuni degli invitati non ricoprivano funzioni istituzionali ed i tempi tecnici correlati al sistema Schengen, che prevedono comunque almeno 24 ore di tempo tra il momento in cui la rappre-

sentanza inserisce i dati nel sistema informativo della rete mondiale visti ed il momento in cui il sistema fornisce risposta, non hanno consentito il rilascio dei visti in tempi più contenuti.

Non risulta pertanto che il comportamento dell'ambasciata sia stato «assolutamente inadeguato» e che l'iniziativa sia stata boicottata. Si esclude altresì che la delegazione sia stata costretta ad attendere due giorni in coda prima di presentare le richieste di visto e che le procedure per il rilascio siano durate un mese. Il presidente della comunità dei moldovi di origine italiana, signor Andrea Basso, è stato cordialmente ricevuto in ambasciata dal capo della cancelleria consolare ed ha ringraziato l'ambasciata d'Italia per la generosa assistenza prestata al gruppo e la «velocità record» (parole testuali) con cui i visti erano stati rilasciati.

Al momento di ritirare i passaporti completi di visto i componenti della delegazione hanno rifiutato di riceverli, facendo presente che era loro intendimento trattarsi in Italia per almeno dieci giorni (rispetto ai quattro richiesti dal sindaco e concessi) per visitare altre città italiane. A tale proposito si precisa che ai componenti della delegazione era stato rilasciato un visto per «invito». Tale tipologia di visto, se da un lato prevede procedure agevolate sotto il profilo della documentazione da acquisire agli atti (dal momento che esiste una garanzia da parte di un ente italiano che si fa carico delle spese), dall'altro limita la durata della concessione del visto ai giorni necessari per lo svolgimento dell'evento, quali indicati dall'ente italiano invitante che oltretutto si fa carico delle spese solo per il periodo previsto.

La richiesta di un visto di durata superiore a quella indicata nell'invito del sindaco di Moconesi non poteva pertanto essere accolta perché avrebbe comportato il rilascio di altro tipo di visto, quello per turismo, che richiede, sulla base della normativa vigente, differente documentazione e garanzie di altra natura (incluse quelle finanziarie previste dalla direttiva del Ministero dell'interno del 1° marzo 2000) di cui gli interessati erano completamente privi.

Sull'accaduto, il responsabile della cancelleria consolare dell'ambasciata in Budapest ha informato il sindaco di Moconesi con lettera in data 12 luglio 2001 dandogli le opportune spiegazioni ed esprimendo rammarico per l'inconveniente, non certo addebitabile all'ambasciata.

Non risulta peraltro che l'episodio abbia «contribuito a guastare i rapporti tra l'Italia e la Repubblica di Moldova»: non si è dovuta registrare alcuna reazione ufficiale da parte di quelle autorità di accreditamento, che hanno sempre, per contro, riconosciuto il ruolo propulsivo dell'ambasciata nello sviluppo e nel consolidamento delle relazioni bilaterali.

Per tenere informata la consistente comunità di cittadini di origine italiana residente in Moldavia l'ambasciata d'Italia in Budapest ha da tempo messo a punto un sito Internet che offre un esauriente quadro di riferimento sui servizi consolari ed in particolare sulla possibilità del riacquisto della cittadinanza italiana in base alla legge n. 91 del 5 febbraio 1992. Su impulso dell'ambasciata stessa è stata, inoltre, recentemente costituita in Moldavia, con funzione di aggregazione dei connazionali colà

residenti, l'«Associazione degli Italiani in Moldova», con la quale la comunità dei moldovi di origine italiana potrà stabilire una intensa e proficua collaborazione.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*

ANTONIONE

(18 settembre 2001)

---

LIGUORI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che una delle maggiori risorse del Cilento, in provincia di Salerno, è rappresentata dal turismo;

che, soprattutto nei mesi estivi, si registra un notevole incremento dell'afflusso di turisti in tale tratto di costa di non comune bellezza e di eccezionale valore paesaggistico-ambientale ed artistico-culturale;

che, a fronte di siffatta affluenza, vi è una cronica carenza della viabilità ordinaria ed a scorrimento veloce nonché dei collegamenti su rotaie;

che, in particolare, nella stazione ferroviaria di Pisciotta – Palinuro non fermano numerosi treni a lunga percorrenza e, specificatamente, gli espressi Venezia-Siracusa, Bolzano-Reggio Calabria, gli *intercity* Milano-Reggio Calabria ed i corrispondenti convogli in risalita dal Sud verso il Nord;

che, però, inspiegabilmente l'espresso 1532 Reggio Calabria- Milano delle ore 18.38 effettua la fermata nella stazione di Pisciotta – Palinuro, che non è, invece, prevista per il corrispondente espresso 1531 di tragitto inverso Milano-Reggio Calabria;

considerato che tale già nota situazione di disagio per le limitazioni di orario, di percorrenza e di numero di fermate nella stazione di Pisciotta – Palinuro ha provocato comprensibili, vibrante e reiterate proteste degli operatori turistici della zona e delle amministrazioni comunali interessate rimaste, però, a tutt'oggi prive di concreto riscontro,

si chiede di sapere quali interventi urgenti di sua competenza il Ministro in indirizzo intenda attuare presso le Ferrovie dello Stato spa al fine di ottenere il riesame del problema, in relazione all'esigenza di prevedere la fermata nella stazione ferroviaria di Pisciotta – Palinuro dei convogli suindicati, anche in considerazione del fatto che l'inadeguatezza del sistema dei trasporti in loco determina, oltre a perdite di ricavi derivanti dal traffico nella tratta interessata, anche una mancata occasione per offrire efficace supporto al rilancio ed allo sviluppo di questa area a particolare e prestigiosa valenza turistica, con irreparabili ripercussioni sull'intera economia di tale vasto territorio.

(4-00045)

(20 giugno 2001)

RISPOSTA. – La società Ferrovie dello Stato ha riferito che, a seguito della richiesta di incrementare il numero di fermate nella stazione di Pisciotta-Palinuro, pervenuta la scorsa stagione estiva, era stata riconosciuta l'opportunità di prevedere nell'orario estivo 2001 la fermata in questione per i treni 1531 Milano-Reggio Calabria, 1594 Reggio Calabria-Bolzano e 1595 Bolzano-Reggio Calabria.

Tuttavia, l'orario estivo 2001 ha dovuto tenere conto della necessaria ridefinizione dell'offerta Adriatica e Dorsale (Milano- Venezia- Roma) e non è stato, pertanto, possibile applicare tali nuovi servizi.

La società ferroviaria ha comunque assicurato che tale intervento sulla stazione Pisciotta-Palinuro verrà attuato per il prossimo orario invernale, previsto per gennaio 2002, quando verranno adottati interventi sulle restanti direttrici, Tirrenica sud inclusa.

In quella occasione si avrà, pertanto, l'opportunità di ottimizzare l'offerta a sud di Roma, ridefinendola in funzione dei bacini di traffico interessati e delle esigenze stagionali.

La società Ferrovie dello Stato rappresenta, inoltre, che al fine di offrire un maggior numero di collegamenti tra i centri minori della costa tirrenica e le principali città è in fase di studio un sistema di coincidenze tra i treni Intercity/Eurostar ed i treni del trasporto regionale.

*Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*

SOSPURI

(18 settembre 2001)

MALENTACCHI, MALABARBA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

in data 10 agosto 2000 il Consiglio Comunale di Carrara deliberava, a maggioranza dei presenti, l'«Approvazione programma di interventi di recupero urbano e la realizzazione della Strada dei Marmi, Costituzione spa pubblico-privata ed approvazione del relativo Statuto»;

in data 16 maggio 2001 il Consiglio Comunale di Carrara approvava la delibera n. 43 avente ad oggetto «Approvazione Convenzione fra Comune e "Progetto Carrara spa" per la realizzazione e gestione Strada dei Marmi», disciplinando, mediante convenzione, i rapporti tra il Comune e la predetta società denominata per l'appunto «Progetto Carrara spa» e rendendola nei fatti esecutiva ed operativa;

considerato che:

a parere degli interroganti le due delibere sono affette da un grave ed insanabile vizio di illegittimità in quanto costituiscono e rendono concretamente operativa una società mista pubblico-privata a maggioranza pubblica – il Comune di Carrara detiene infatti il 51 per cento delle azioni – costituita senza l'osservanza delle procedure di evidenza pubblica di cui alla legge n. 142/90 e successive modificazioni, nonché all'articolo 12 della legge n. 498/92;

la delibera di costituzione delle società, inoltre, è stata presa omettendo di recepire il parere, in tal caso obbligatorio, dei Consigli Circozionali. Lo Statuto Comunale prevede infatti, all'articolo 29, lettera *h*), che in caso di costituzione di società, venga acquisito il parere non vincolante, ma pur sempre obbligatorio, delle Circozioni;

l'articolo 6 del regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, abilita il Governo ad annullare in ogni tempo, per motivi di pubblico interesse, d'ufficio o su istanza di parte, sentito il Consiglio di Stato, gli atti illegittimi degli Enti minori,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio intenda intervenire per fare rispettare la normativa in vigore in materia di procedure di evidenza pubblica;

se intenda altresì avvalersi delle prerogative previste dall'articolo 6 sopracitato per ripristinare la legalità violata.

(4-00029)

(18 giugno 2001)

RISPOSTA. – La società per azioni pubblico-privata, oggetto della presente interrogazione parlamentare, è stata istituita dal comune di Carrara per attuare un programma di recupero urbano e per realizzare la «Strada dei Marmi», al fine di risolvere il problema del traffico pesante, in quanto circa 1.000 autocarri, giornalmente, transitano nel centro storico della città.

Il predetto comune ha ribadito che l'istituzione della società in esame, alla quale non è consentito di svolgere la propria attività al di fuori dell'ambito territoriale del comune costituente, è coerente con l'intenzione del legislatore di attribuire agli enti locali un nuovo strumento operativo di gestione del territorio, in alternativa a quelli più tradizionali di natura pubblicistica, con il quale tutelare e valorizzare gli interessi della comunità mediante l'utilizzazione delle risorse imprenditoriali presenti nel territorio medesimo.

In questo contesto ha assunto particolare importanza la scelta dei soci, da parte della amministrazione interessata, che è stata effettuata con la procedura concorrenziale per assicurare l'economicità, nell'interesse preminente della collettività locale.

Il comune di Carrara ha precisato di avere costituito la società tenendo conto delle indicazioni urbanistiche già determinate ed ha ritenuto opportuno rivolgersi, proprio per la peculiarità ed unicità della situazione, per quanto riguarda i soci privati da coinvolgere nell'iniziativa, non al singolo operatore economico ma alle associazioni di categoria più rappresentative per sottolineare la volontà di adottare il criterio tipico delle procedure pubblicistiche (pubblicità, trasparenza e concorrenzialità).

La predetta amministrazione comunale ha sostenuto, pertanto, che il rispetto del principio dell'evidenza pubblica è dimostrato dal fatto che hanno sottoscritto l'atto costitutivo della società, oltre alle parti pubbliche (comune di Carrara, provincia e Camera di commercio), tutte le associa-

zioni locali imprenditoriali di categoria (Associazioni Industriali, Confartigianato, CNA, Confcommercio, Associazione piccole imprese), con quote di partecipazione concordate.

Ha rappresentato, inoltre, che le aziende aderenti alle sopracitate organizzazioni, interessate allo svolgimento della loro attività nell'ambito dell'iniziativa in argomento, saranno soggette, in quanto costituenti moduli organizzativi dell'amministrazione pubblica, agli obblighi previsti in materia di gare e selezioni dalla normativa nazionale (legge Merloni) e comunitaria, come disposto dallo stesso statuto della società e dalla convenzione di cui alla deliberazione del consiglio comunale n.43 del 15 maggio 2001.

Per quanto concerne il parere delle circoscrizioni, l'amministrazione predetta ha osservato che il regolamento comunale prevede tale obbligo solo per la «creazione di consorzi, aziende speciali, società», nell'ipotesi di gestione dei servizi pubblici locali, previsti dall'articolo 22 della legge n. 142 del 1990 e dall'articolo 113 del decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, allo scopo di produrre beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali ed a promuovere lo sviluppo economico delle comunità locali, prevedendo anche la «privatizzazione dei servizi».

Ciò premesso, il comune di Carrara ha ritenuto, per la società mista di che trattasi, costituita, come già detto, quale società di trasformazione urbana, ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 127 del 1997 e dell'articolo 120 del decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, non necessario richiedere il parere (comunque mai vincolante) delle circoscrizioni richiamando in proposito il contenuto della sentenza dell'8 giugno 2000, della IV sezione del Consiglio di Stato.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno*

D'Alì

(1° ottobre 2001)

---

MARTONE. – *Ai Ministri degli affari esteri e delle politiche agricole e forestali.* – Premesso che:

lo scorso 28 giugno in acque internazionali a 28 miglia da Malta, durante una battuta di pesca al tonno, il motopesca italiano «Sacro Cuore di Gesù», iscritto al compartimento marittimo di Salerno, secondo pescatori maltesi anch'essi in zona, avrebbe cercato di speronare un peschereccio maltese;

sempre secondo le stesse fonti, i pescatori maltesi avrebbero a quel punto tagliato le reti utilizzate dal motopesca italiano portandole via con il pescato;

le Forze armate di Malta avrebbero successivamente ordinato ai pescatori maltesi di restituire i tonni, facendo anche uso di armi da fuoco;

considerato che:

la disputa sui tonni in quelle acque è da tempo in atto senza che siano state trovate soluzioni ragionevoli rispetto alle quote di tonni da assegnare alle flotte dei diversi Paesi;

in particolare i pescatori maltesi lamentano lo svantaggio per loro conseguente dalle diverse tecniche di pesca utilizzate, poiché Malta vieta di utilizzare le reti da pesca usate invece dagli italiani, le cosiddette reti a 'circonvenzione' (in inglese 'purse sein'), e dunque i pescatori locali sono costretti ad utilizzare reti ad ami con un risultato, in termini di pescato, assolutamente inferiori;

le reti 'purse sein' sono pericolose per i delfini, altri cetacei ed in generale per la flora e la fauna marine,

si chiede di sapere:

quale sia stato il reale svolgimento dei fatti del 28 giugno 2001;

quale tipo di iniziative si intenda adottare per evitare in futuro il ripetersi di simili incidenti, garantendo l'incolumità e la sicurezza dei pescatori italiani e maltesi;

quale tipo di iniziative si intenda adottare, assieme al Governo maltese, per porre fine alla disputa sui tonni, studiando ad esempio un sistema di giuste quote di tonni ed altri pesci da garantire ad entrambe le flotte;

se non sia il caso di vietare l'uso di reti 'purse sein', pericolose per l'ecosistema marino.

(4-00307)

(2 agosto 2001)

RISPOSTA. - Alle ore 13,05 del 28 giugno 2001 la capitaneria di porto di Catania riceveva la comunicazione che il motopeschereccio «Sacro Cuore di Gesù», che si trovava in acque internazionali a circa 30 miglia a sud-ovest di Malta (latitudine 35°27.22'N, longitudine 014°04') era stato bloccato con minacce ed obbligato ad abbandonare il proprio pescato da sette-otto motopescherecci maltesi con personale armato a bordo. A seguito dell'intervento di una motovedetta maltese, che aveva sparato alcuni colpi d'arma da fuoco intimidatori nei confronti dei pescherecci maltesi, le due flottiglie di pescherecci si erano dirette verso Malta trascinando con sé il pescato.

Ricevuta notizia dell'accaduto, il Ministero degli affari esteri si metteva immediatamente in contatto con l'ambasciata d'Italia in Malta e con il comandante del motopeschereccio italiano per acquisire elementi sulla vicenda.

Il giorno successivo, l'ambasciatore d'Italia a La Valletta riceveva i rappresentanti a Malta del motopeschereccio ed i rappresentanti della ditta che ne acquista il pescato. Dall'incontro emergeva che l'incidente si inscriveva in una controversia aperta da tempo su due modi di pescare i tonni: da parte maltese, con metodi tradizionali (amo), da parte italiana,

con mezzi più sofisticati (gabbie). La controversia era stata risolta generalmente in passato con metodi amichevoli tra i pescatori dei due paesi.

L'ambasciatore d'Italia prendeva immediatamente contatto con le autorità maltesi per segnalare la gravità dell'accaduto e per chiedere che venissero predisposte le necessarie misure a protezione del peschereccio italiano ed a garanzia dei suoi legittimi diritti, ricevendo da esse piena collaborazione.

I rappresentanti dei pescatori italiani e di quelli maltesi venivano quindi incoraggiati dalle autorità maltesi e da quelle diplomatiche italiane a trovare una via di intesa circa la percentuale di pescato che la parte italiana avrebbe potuto corrispondere a quella maltese, in considerazione della circostanza che, secondo quanto da quest'ultima asserito, essa stessa aveva per prima individuato il branco di tonni in questione. Constatata l'impossibilità di raggiungere un accordo, le autorità maltesi disponevano la restituzione agli italiani dell'intera gabbia contenente i tonni.

Il peschereccio italiano ripartiva quindi da Malta con il pescato il 3 luglio.

La vicenda si inserisce in un contesto suscettibile di riprodurre situazioni di tensione tra i pescatori dei due paesi a causa delle diverse tecniche di pesca che consentono raccolte di differenti entità. È incontestato il buon diritto dei motopescherecci di operare in acque internazionali nel rispetto delle prescritte quote e norme che regolano la pesca del tonno, ed è indubbio che le autorità maltesi debbano assumersi la responsabilità di vigilare perché atti quali quelli occorsi il 28 giugno scorso non si ripetano. Malta rappresenta d'altro canto una base importante per i pescatori italiani, che peraltro hanno un forte interesse a non esasperare le tensioni con la controparte maltese.

Il Ministero degli affari esteri ha già attirato l'attenzione del Ministero delle politiche agricole e forestali sull'opportunità di un approfondimento della situazione con i responsabili del settore ed eventualmente con la controparte maltese per la messa a punto di una soluzione concordata e durevole della questione.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*

ANTONIONE

(26 settembre 2001)

---

MENARDI, RAGNO, MUGNAI, VALDITARA, BOBBIO Luigi, CONSOLO, BOREA, MEDURI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per la funzione pubblica ed il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* – Premesso:

che in data 16 novembre 1999 il Comune di Roma ha pubblicato un bando di prequalifica per selezionare Aziende di rilevanza internazionale da invitare ad una «Procedura Ristretta» per un programma di fornitura e manutenzione di nuovo materiale rotabile per la Metropolitana di Roma – Linee A, B, e C;

che il programma è costituito da un Accordo-Quadro per la fornitura complessiva di 45 treni da 6 carrozze ed è inizialmente finanziato per 446.160 miliardi, utilizzando Fondi comunali e cofinanziamento della legge 211/1992, per una prima fase di 30 treni completi di parti di ricambio;

che alla prequalifica hanno risposto 5 fra aziende, grandi e piccole, internazionali:

Alstom (Francia);

Fiat Ferroviaria, in raggruppamento con Ansaldo, Breda e Firema (Italia);

ADTranz. (Germania);

CAF (Spagna);

Siemens (Germania);

che sono state prequalificate solo le prime quattro Aziende ed hanno, in data 14 giugno 2000 poi spostata il 28 agosto 2000, presentato offerta solo due:

il raggruppamento capeggiato da Fiat Ferroviaria (ora Alstom);

la CAF;

che dopo l'espletamento della parte amministrativa, superato da entrambe le due Aziende concorrenti, si è proceduto, tramite una Commissione Tecnica appositamente nominata, alla valutazione della parte tecnica;

che i risultati di tale Commissione, che sancivano – a meno di un parere «tecnico» di manutenibilità non pubblicizzato – la quasi parità fra i due concorrenti, sono stati comunicati in data 11 dicembre 2000 in seduta pubblica;

che nella medesima seduta, per un grave errore procedurale poi riconosciuto dalla stessa Amministrazione, venivano anzitempo aperte le buste economiche;

che le offerte economiche evidenziano una parità delle offerte delle due Aziende;

che, vista la prematura apertura della busta economica, il Comune sospendeva la gara per le valutazioni di merito;

che nel mese di febbraio 2001 il Comune riprendeva internamente le operazioni di valutazione aprendo le ultime buste tecniche del Raggruppamento;

che venivano quindi assegnati gli ultimi 12 punti tecnici, 11,50 al Raggruppamento e 6,57 alla CAF, ma il Comune, eccependo – senza convocare l'Azienda – la correttezza della redazione delle tabelle di offerta della manutenzione del Raggruppamento, sospendeva nuovamente la gara;

che il Comune, quindi, in data 9 aprile 2001, dichiarava deserta la gara, essendovi la mancanza di almeno due offerte valide;

che in data 28 maggio 2001 il Comune inviava una «Richiesta di offerta» – sotto la forma di «procedura negoziale» – alle due concorrenti che avevano presentato offerta nella gara precedente;

che in data 8 giugno 2001 la CAF opponeva ricorso contro il Comune chiedendo i danni, l'aggiudicazione immediata della gara a se stessa e la cancellazione della «procedura negoziale»;

che in data 16 giugno entrambe le concorrenti ripresentavano offerta al Comune;

che in data 26 giugno il Responsabile del Procedimento, che opera senza Commissione Tecnica, ma con il solo supporto di due tecnici già facenti parte della Commissione della gara precedente, escludeva – senza convocarlo come potrebbe – il Raggruppamento capeggiato da Fiat Ferroviaria della gara ed aggiudicava – il 28 giugno 2001 – la gara alla CAF;

che in data 28 giugno 2001 venivano redatte le determinazioni dirigenziali di esclusione del Raggruppamento dalla gara, determinazione che veniva spedita il 3 luglio e recapitata il 4 luglio;

che nella prima settimana di luglio il Responsabile del Procedimento inviava al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento dei Trasporti Terrestri – il progetto esecutivo della CAF, per la verifica della sua coerenza con il disposto della circolare n. 201/83,

gli interroganti chiedono di sapere come il Governo intenda comportarsi nei confronti del Comune di Roma alla luce dei fatti sopra esposti in relazione alle specifiche competenze dei Ministeri per quanto riguarda in particolare il recepimento di tale progetto nella programmazione statale e pertanto coperta da finanziamento dello Stato.

(4-00208)

(19 luglio 2001)

RISPOSTA. – Le responsabilità relative alle procedure di aggiudicazione della fornitura di materiale rotabile per le linee A e B della metropolitana di Roma rientrano nella sfera di autonomia amministrativa dell'ente locale beneficiario dei contributi *ex lege* n. 211 del 1992, in quanto stazione appaltante.

Il ricorso alla procedura negoziata, successiva alla gara di licitazione privata, è stato motivato dall'amministrazione comunale di Roma da circostanze riconducibili alla fattispecie delineata dall'articolo 13, lettere *a)* e *d)*, del decreto legislativo n. 158 del 17 marzo 1995 (procedura negoziata senza pubblicazione preventiva di bando).

Tanto si può comunicare per quanto di competenza rimandando ulteriori notizie all'amministrazione comunale di Roma.

*Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*

SOSPURI

(18 settembre 2001)

TREMATERA. – *AL Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

a norma della legge n.358 del 29 ottobre 1991 si sta procedendo all'istituzione delle Agenzie dell'Entrate;

che tali agenzie accorpano gli Uffici Imposte Dirette, gli Uffici del Registro e gli Uffici IVA;

che questa operazione ha comportato preliminarmente l'azzeramento di tutti gli Uffici finanziari;

che per quanto riguarda gli Uffici finanziari di Acri (Imposte e dirette e Ufficio del Registro) questa trasformazione sta avvenendo in questi giorni, con la prospettiva che l'Agenzia delle Entrate sarà ubicata a Coenza;

che tale notizia ha sconcertato la popolazione locale che teme ulteriori penalizzazioni per gli abitanti di una zona già fortemente disagiata;

che, infatti, un Ufficio delle Entrate ubicato ad Acri offrirebbe il servizio non soltanto ai suoi residenti ma anche a tutta la popolazione delle zone limitrofe e cioè quella dei paesi di lingua albanese del versante ionico (Bisignano, Santa Sofia d'Epizo, San Demetrio Cozoni, Vaccarizzo Albanese e San Giorgio Albanese) nonché dei paesi della Comunità Montana «Destra Crati» i quali subiscono già un forte isolamento geografico;

che non si può inoltre ignorare che la consistenza demografica del territorio, l'importanza delle strutture sociali ed amministrative esistenti ad Acri e la difficoltà delle comunicazioni, quali requisiti essenziali previsti dalla legge n. 358/1991, indicano inconfutabilmente che Acri può essere sede di Agenzia delle Entrate,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione sopra illustrata e come intenda intervenire affinché sia garantita anche ad Acri la sede della Agenzia delle Entrate.

(4-00315)

(2 agosto 2001)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde l'onorevole interrogante chiede che venga «garantita anche ad Acri la sede della Agenzia delle entrate», in considerazione, tra l'altro, delle «strutture sociali ed amministrative» ivi esistenti, nonché delle difficoltà di collegamento con il capoluogo di provincia.

Al riguardo si precisa, preliminarmente, che l'Agenzia delle entrate è l'ente che svolge attività a livello nazionale e dal quale dipendono, per il tramite delle direzioni regionali che ne effettuano il coordinamento, gli uffici locali.

Pertanto, la richiesta dell'onorevole interrogante deve intendersi riferita alla istituzione ad Acri di un ufficio locale della Agenzia delle entrate.

Ciò posto, si osserva che la legge recante norme per la ristrutturazione del Ministero delle finanze (legge 29 ottobre 1991, n. 358) e, da ultimo, il regolamento di amministrazione della Agenzia delle entrate hanno previsto, ai fini della individuazione degli uffici locali, specifici parametri

quali il numero e la tipologia dei contribuenti, la consistenza demografica, il volume di gettito fiscale, gli obiettivi di incremento dell'attività di controllo e l'esigenza di diffusione dei servizi ai contribuenti in relazione anche alla maggiore o minore facilità di comunicazioni nelle diverse aree territoriali.

Sulla base di tali parametri sono stati determinati i carichi di lavoro, sia effettivi che potenziali, prevedendo l'istituzione di uffici delle entrate soltanto in quelle sedi il cui carico di lavoro sarebbe stato tale da giustificare il gravoso onere finanziario ed organizzativo connesso all'attivazione ed al funzionamento di un ufficio delle entrate.

Tale condizione non risulta sussistere per il comune di Acri, nel quale, secondo quanto precisato dalla Agenzia delle entrate, risulta, comunque, attivata una sezione staccata dell'ufficio di Cosenza, la quale esercita le proprie attribuzioni, oltre che in materia di imposte dirette e di registro, anche in materia di IVA, precedentemente accentrata nel capoluogo di provincia.

È evidente, quindi, il beneficio per i contribuenti interessati che hanno la possibilità di espletare *in loco* le attività per le quali era necessario recarsi a Cosenza (presentazioni di istanze, acquisizione e cancellazione di partita IVA, eccetera).

La sezione staccata garantirà così un'azione a tutto campo di informazione e di assistenza fiscale, in linea con le esigenze dei contribuenti.

Le sole funzioni concentrate nell'ufficio di Cosenza sono quelle dell'accertamento, che presentano maggiore complessità e che interessano, del resto, un numero ristretto di contribuenti.

Da quanto sopra espresso, appare evidente che le scelte dell'amministrazione finanziaria scaturiscono da una serie di dati e valutazioni imperniati su una metodologia predefinita, strettamente connessa all'aspetto della rilevanza socio-economica delle zone interessate.

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

TREMONTI

(1° ottobre 2001)

---



